

Baumaßnahme: Mobilitätskonzept Mitte Altona

Teilbaumaßnahme: Immermannstraße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

zur Kenntnisnahmeverschickung

Inhalt

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	2
2.1.2	Verkehrsbelastung	2
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	2
2.1.4	Kampfmittelfreiheit	2
2.2	Verkehrssituation	3
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	3
2.2.2	MIV	3
2.2.3	Fußgänger- und Radverkehr	3
2.2.4	Ruhender Verkehr	3
2.2.5	Ver- und Entsorgungsleitungen	3
2.2.6	Öffentliche Beleuchtung	3
2.2.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	4
2.2.8	Straßenbegleitgrün	3
3	Geplanter Zustand	4
3.1	Planungsansatz	4
3.1.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts	4
3.1.2	MIV	4
3.1.3	Fußgänger- und Radverkehr	4
3.1.4	Ruhender Verkehr	4
3.1.5	Straßenbegleitgrün	5
3.1.6	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	5
3.1.7	Barrierefreiheit	4
3.1.8	Oberflächenentwässerung	5
3.1.9	Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung	5
3.1.10	Ver- und Entsorgungsleitungen	5
3.1.11	Lärmschutz	5
3.1.12	Umweltverträglichkeit	5
4	Planungsrechtliche Grundlagen	5
5	Umsetzung der Planung	5
5.1	Grunderwerb	5
5.2	Wirtschaftlichkeit	5
5.3	Kosten und Finanzierung	6
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle	6
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung	6

1 Anlass der Planung

Der Altonaer Bahnhof ist über die Präsident-Krahn-Straße mit dem Knotenpunkt Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Lessingtunnel verbunden. Mit dem Umbau des Knotenpunktes ist das Linksabbiegen aus der Julius-Leber-Straße in die Präsident-Krahn-Straße zugunsten des Linksabbiegens in die Harkortstraße aufgehoben worden. Der Bahnhof und die Wartefläche der Autoverladung kann aktuell nur noch aus dem Lessingtunnel und der Harkortstraße erreicht werden.

Eine alternative Anfahrt von der Max-Brauer-Allee kommend ist ersatzweise über Goetheallee und Immermannstraße im Zuge der Herstellung der Harkortstraße realisiert worden, indem die Fahrtrichtung der Immermannstraße – vormals eine Einbahnstraße von West nach Ost – gedreht wurde.

Der Zustand der Fahrbahn Immermannstraße ist gemäß ZEB 2019 erneuerungsbedürftig.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Immermannstraße ist eine rd. 130 m lange Anliegerstraße und fällt als Bezirksstraße in den Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Altona. Sie verläuft südlich parallel zur Julius-Leber-Str zwischen der Goetheallee im Osten und der Präsident-Krahn-Straße im Westen.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung ist nicht bekannt. Vor der Umkehr der Fahrtrichtung für den MIV konnte die Immermannstraße nur von der Präsident-Krahn-Straße aus eingefahren werden. Im Rahmen der Planung der Präsident-Krahn-Straße ist für diese eine Belastung von rd. 3.800 Kfz/24h (Stand 05.06.2013) festgestellt von denen eine geringe Zahl in die Immermannstraße abgebogen ist.

Für die geänderte Fahrtrichtung können nur Annahmen getroffen werden. Ausgehend von dem Linksabbieger aus der Julius-Leber-Straße in die Präsident-Krahn-Straße, der durch das Entfernen des Linksabbiegers am Knotenpunkt die Immermannstraße nutzen muss, kann eine Belastung von rd. 550 Kfz/24h angenommen werden.

2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Der Straßenraum der Immermannstraße wird auf der Nordseite durch Wohnbebauung begrenzt.

Auf der Südseite begrenzt eine geschlossene Bebauung die überwiegend von der Rückseite des REWE-Marktes (einem ehemaligen Betriebshof der Straßenbahn) an der Max-Brauer-Allee gebildet wird. Daran schließen als Eckbebauung ein Wohnhaus im Osten und eine Gewerbeimmobilie im Westen an.

2.1.4 Kampfmittelfreiheit

Eine Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung für die Immermannstraße liegt nicht vor.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Die Fahrbahn der Immermannstraße besitzt eine Asphaltoberfläche, die auf der ursprünglichen Befestigung, einer Natursteinfläche, als dünne Schicht im Heißeinbau hergestellt wurde.

Querschnitt

Norden:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 4,00 m
	Fahrbahn (Asphalt auf Natursteinpflaster)	rd. 6,00 m
Süden:	<u>Schrägparken (Grand unterbrochen durch Grünflächen)</u>	rd. 4,00 m
	Gesamt	rd. 14,00 m

2.2.2 MIV

Die Immermannstraße ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen und Teil einer Tempo-30-Zone.

2.2.3 Fußgänger- und Radverkehr

Einen durchgängigen Gehweg gibt es nur auf der Nordseite. Die Nebenfläche der Südseite ist zum Parken freigegeben. Befestigte Gehwegflächen gibt es nur an den Einmündungen und punktuell an den Ein- und Notausgängen des Rewe-Marktes.

Für den Radverkehr sind beide Fahrtrichtungen freigegeben und der Radverkehr fährt auf der Fahrbahn im Mischverkehr.

Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

2.2.4 Ruhender Verkehr

Auf der gesamten Länge der Präsident-Krahn-Straße gibt es insgesamt rd. 29 Parkplätze in Längs- und Schrägaufstellung.

Am nördlichen Fahrbahnrand wird in Längsaufstellung geparkt, auf der Südseite in Längs- und Schrägaufstellung. Die Parkplätze in Schrägaufstellung besitzen überwiegend eine Grandbefestigung. Halbseitiges Gehwegparken ist in Längs- und Queraufstellung durch Verkehrszeichen freigegeben. Fahrbahnmarkierungen zur Kenntlichmachung von Parkräumen wurden für die Änderung der Fahrtrichtung entfernt.

Barrierefreie Parkstände und Abstellanlagen für Fahrräder gibt es nicht.

2.2.5 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Straßenraum werden die üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen angenommen. Der Leitungsbestand bzw. die Notwendigkeit von Anpassungen ist im weiteren Verlauf der Bearbeitung zu klären.

2.2.6 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist in den nördlichen Nebenflächen angeordnet.

2.2.7 Straßenbegleitgrün

Innerhalb der Straßenfläche stehen insgesamt 15 Bäume - hauptsächlich Eichen und Ahorne.

2.2.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Nicht vorhanden.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Wesentliches Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung Fuß- und Radverkehrsführung. Dazu soll eine Gehwegfläche auf der Südseite neu hergestellt werden. Die Ein- und Ausgänge auf der Südseite werden dadurch für den Fußverkehr ohne Fahrbahnnutzung oder -querung erreichbar. Durch eine geänderte Anordnung des ruhenden Verkehrs wird eine Fahrbahnbreite von rd. 4,0 m sichergestellt bzw. die Gefahr von Fahrzeugüberhängen die in den Fahrbahnbereich ragen reduziert. Damit wird für die Freigabe des Radverkehrs gegen die Fahrtrichtung eine größere Fahrbahnbreite erreicht

3.1.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts

Für die Fahrbahn ist eine Mindestbreite von 4,0 m vorgesehen. Geplant sind folgende Abmessungen:

Querschnitt

Norden:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten, unverändert)	rd. 4,00 m
	Fahrbahn (Asphalt auf Natursteinpflaster)	rd. 6,00 m
	Parkstreifen (Wabenbetonstein)	rd. 2,10 m
Süden:	<u>Gehweg (Platten abschnittsweise Grand)</u>	rd. 1,90 m
	Gesamt	rd. 14,00 m

3.1.2 MIV

Die Fahrbahnoberfläche der Immermannstraße wird erneuert, Darüber hinaus sind keine weiteren Änderungen für den MIV vorgesehen.

3.1.3 Fußgänger- und Radverkehr

Auf der Südseite der Immermannstraße ist die Herstellung eines rd. 1,9 m breiten Gehwegs vorgesehen. Wegen der vorh. Bäume wird die gepl. Befestigung in Gehwegplatten punktuell durch Grandflächen unterbrochen.

Der Radverkehr in beide Fahrtrichtungen bleibt weiterhin freigegeben und der Radverkehr fährt im Mischverkehr mit. Eine Einengung des Fahrbahnquerschnitts durch überstehende Fahrzeugüberhänge wird durch die Änderung des ruhenden Verkehrs von Schräg- bzw. Queraufstellung in Längsaufstellung ausgeschlossen.

3.1.4 Barrierefreiheit

An der Einmündung der Immermannstraße in die Goethestraße sind Bodenindikatoren gem. ReStra vorgesehen. Diese sind als Querungen mit differenzierten Bordhöhen geplant.

3.1.5 Ruhender Verkehr

Auf der Südseite der Immermannstraße wird die Schräg-/Queraufstellung zugunsten der neuen Gehwegflächen in eine Längsaufstellung geändert. Die Anzahl der Parkstände wird hierdurch um rd. 9 Parkplätze reduziert. Es ist geplant den Parkraum zwischen den vorh. Bäumen zu maximieren.

Von den üblichen Längen der Parkstände (5,5 m/Fahrzeug (≤ 2 Fahrzeuge) bzw. 5,2 m/Fahrzeug (> 2 Fahrzeuge)) wird hier abgewichen, um zusätzlichen Parkraum für Kleinstfahrzeuge herzustellen.

Die Längsaufstellung am Fahrbahnrand auf der Nordseite bleibt unverändert.

An der Einmündung zur Goethestraße ist die Herstellung von drei Fahrradbügeln geplant. Hier wird ein Schutzgitter zugunsten von taktilen Leitelementen zurückgebaut.

3.1.6 Straßenbegleitgrün

Wird nicht verändert.

3.1.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Nicht vorhanden

3.1.8 Oberflächenentwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung sind grundsätzlich keine Änderungen vorgesehen.

3.1.9 Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung wird nicht geändert.

3.1.10 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

3.1.11 Lärmschutz

Die geplante Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die gegenwärtige Lärmsituation. Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie es als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

3.1.12 Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Immermannstraße gilt der Baustufenplan Altona (14.01.1955).

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Planung ist kein Grunderwerb erforderlich.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Bei der Umsetzung der Maßnahme kommen ausschließlich Hamburger Standardbauweisen zur Ausführung. Die Maßnahme wurde entsprechend den „Planungshinweisen für Stadtstraßen“ unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde auch bei allen Detailentscheidungen angemessen beachtet.

5.3 Kosten und Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung ermittelt.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurf und Bau erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Stadtstraßen, Planung - S 2 bzw. Fachbereich Baudurchführung - S 3.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Immermannstraße wird nach den abgeschlossenen Arbeiten in der Präsident-Krahn-Straße umgebaut, weil die Immermannstraße für die Arbeiten in der Präsident-Krahn-Straße als Umleitungsstrecke zur Verfügung stehen muss. Die Arbeiten in der Immermannstraße sind für den Herbst 2022 geplant

Verfasst: Hamburg, im März 2022

LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH
für Bauen und Umwelt

gez. [REDACTED]

Aufgestellt: LSBG – S 2

gez. [REDACTED]